

Vergaderjaar 2021–2022

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 340

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 mei 2022

Het kabinet streeft naar een emissievrije transportsector in 2050. Dat is belangrijk voor de luchtkwaliteit en voor het klimaat. Met de komst van zero-emissiezones voor stadslogistiek vanaf 2025, worden voor de verduurzaming van de logistieke sector betekenisvolle stappen gezet. Bedrijven die een elektrische vrachtwagen aanschaffen, komen in aanmerking voor een subsidie. Het is daarbij eveneens van belang dat deze bedrijven kunnen beschikken over een goed netwerk om de batterij van hun elektrische vrachtwagen op te laden. In dat kader heeft een consortium van Decisio, EVConsult en Sweco bijgevoegd onderzoek uitgevoerd, dat ik u mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat toezend: «*Analyse Kosteneffectiviteit Electric Road Systems (ERS) voor Nederland*»¹. Het onderzoek is een vervolg op de vorig jaar toegestuurde *Verkenning Electric Road Systems* (Kamerstuk 31 305, nr. 327, 19 april 2021) door Movares.

Door middel van Electric Road Systems kan de batterij van een elektrische vrachtwagen worden opgeladen tijdens het rijden, bijvoorbeeld via een bovenleiding. Het is dus een vorm van dynamisch laden, wat een alternatief voor, dan wel een aanvulling op, het stationair laden bij een laadpaal is.

Uit deze analyse blijkt dat ERS in theorie een kosteneffectieve manier voor de CO₂-besparing van de logistieke sector kan zijn, maar dat diverse onzekerheden een rol spelen en er voor succesvolle introductie aan veel voorwaarden moet worden voldaan. Zo moet er een omvangrijk ERS-netwerk op een groot deel van het Nederlandse hoofdwegenet worden aangelegd. Dat vraagt om een grote investering die alleen rendabel is wanneer er voldoende gebruik van het netwerk wordt gemaakt. Dit gebruikersvolume is weer afhankelijk van de aantrekke-

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

lijkheid van ERS-vrachtwagens ten opzichte van stationair ladende batterij-elektrische vrachtwagens.

De belangrijkste bedreigingen voor het succes van ERS zijn sneller dan verwachte verbeteringen van batterijen, sneller dan verwachte daling van batterijkosten en van oplaadkosten van stationair ladende vrachtwagens, en mede daardoor een lager dan verwacht gebruik van het ERS-netwerk.

Uw Kamer heeft de regering opgeroepen om te komen tot een specifieke aanpak voor een proactieve planning van laadlocaties voor vrachtwagens (Kamerstuk 35 910, nr. 20 motie van de leden Grinwis en Van Ginneken). De beleidsmatige afweging óf, en zo ja in welke mate, ERS onderdeel kan uitmaken van de verschillende laadlocaties voor vrachtwagens, zal ik meenemen in de opvolging van deze motie.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers